IL COMMERCIO

TRA

L'ITALIA E L'ORIENTE

BREVI APPUNTI

ROMA
REGIA TIPOGRAFIA
Via S. Stefano del Cacco, N. 20.

1872

IL COMMERCIO

TRA

L'ITALIA E L'ORIENTE

BREVI APPUNTI

ROMA
REGIA TIPOGRAFIA
Via S. Stefano del Cacco, N. 20.

1873

A CHI LEGGE

Questi brevi appunti intorno al commercio fra l'Italia e l'Oriente, hanno veduta la luce sulla Rivista Le Finanze.

Ristamparli riuniti ed arricchiti di maggiori dati statistici, abbiamo pensato potesse essere opera non affatto inutile; avvegnacchè la questione del rannodamento di relazioni commerciali coll' Oriente sia per ilpaese di tanta importanza, che giova non lasciarla languire.

Buttati giù senza pretenzione, li accolgano i lettori con benevolenza.

Roma, marzo 1872.

I.

SOMMARIO

Il Canale di Suez ed il Capo di Buona Speranza — Minori distanze fra le Indie e l'Europa per la via del canale. — Il commercio tra l'Furopa e l'Oriente ripiglierà l'antica via. — L'Italia è destinata ad essere l'emporio di questo commercio.

Tra i molti rivolgimenti d'ogni natura che l'epoca nostra è destinata a vedere, gravissimo e, per le sue conseguenze, della massima importanza, è quello che il movimento commerciale tra l'Europa e l'Oriente riguarda.

Per lunga serie di eventi, e fors'anche di errori e di pregiudizi, che costituiscono la storia di qualche secolo e di più di un popolo, quella massa enorme di scambi che da tempi antichissimi, ed ora più che mai, va effettuandosi tra le nazioni europee ed i ricchi paesi dell'estremo Oriente, abbandonata la naturale sua strada, s'era quasi completamente ed esclusivamente rivolta alla via del Capo di Buona Speranza.

Quale influenza immensa sui destini di molti paesi tale fatto abbia avuto, la storia lo narra. Da tal fatto più di un popolo debbe ripetere una delle non ultime cause della sua decadenza; come non manca per contro quello che nel fatto medesimo l'occasione della sua prosperità debbe riconoscere.

Ad un avvenimento inverso noi ora assistiamo. Il commercio tra l'Europa e l'Oriente va ritornando sull'antica strada: il Mediterraneo, l'Egitto ed il Mar Rosso.

Inutile indagare quali siano le cause di codesto nuovo rivolgimento; esse sono numerose, molteplici, ed hanno la loro radice nella storia.

Molti, come causa prima e forse unica vorrebbero riconoscere il compimento della grandiosa opera del Suez. Costoro però un esagerato concetto delle conseguenze di quel taglio si sono formati. È opera grandissima, immensa, che onorerà il secolo in cui fu compiuta, che avrà sul movimento commerciale del quale discorriamo notevolissima influenza; ma non è certo dalla sola apertura di un canale, che l'indirizzo di quell'immenso movimento di scambi che tra l'Europa e l'Oriente avviene, possa completamente dipendere.

Più generali, più grandi, più potenti sono le

cause di tale rivolgimento, che senza dubbio però il canale di Suez è destinato a viemmeglio accelerare.

Ad ogni modo, e checchè ne sia dell'influenza del Canale, quello che è certo si è che il commercio coll'Oriente va tornando sull'antica strada, e di questa strada punto principale è l'Italia, le coste della quale in buona parte sul Mediterraneo si specchiano.

Noi non crediamo perciò che il Capo di Buona Speranza debba da un giorno all'altro trovarsi completamente abbandonato; non crediamo certo che ogni nave la quale alle Indie od alla China si avvia, debba di necessità passare nel Mediterraneo e battere la via del Canale e del Mar Rosso. Le cause che possono decidere un capitano di nave alla scelta d'una via piuttosto che d'un'altra, sono molte e varie, secondo la varietà delle circostanze. Ma quando, come fu constatato, prendendo per punto di partenza la città di Bombay e misurando da tale punto la distanza dei principali porti commerciali dell'Europa, si trova che il tragitto per il canale di Suez presenta, in confronto della via del Capo, una minor distanza che varia tra il 43 ed il 64 per 0[0, ben può ritenersi che, nella massima parte dei casi, la via di Suez sarà prescelta da

chi muove alla volta dell' Oriente; ora che le grandi difficoltà, gli speciali pericoli di navigazione che nel Mar Rosso si temevano, da maggior studio, da maggior esperienza fu dimostrato ridursi alla proporzione delle difficoltà e dei pericoli che in qualunque altra navigazione si incontrano (1).

Vero è che transitando per Suez, bisogna fare i conti colla Compagnia proprietaria del

---

(1) Intorno all'abbreviazione di strada che dal taglio dell'Istmo di Suez può ottenersi molto si è scritto e molti calcoli furono fatti, sin dai primi tempi nei quali si ventilò il disegno della grandiosa impresa. Il Lesseps stesso in una delle sue memorie pubblicate sin dal 1855 formulò a tal riguardo una tabella di confronto dalla quale togliamo i seguenti dati:

INDICAZIONE dei PORTI	DISTANZE in miglia geografiche da 60 al grado pari a 1851 metri per miglia		DISTANZA calcolata a giorni con vapori che percorrono in media 10 miglia all'ora		ABBREVIAZIONE per Suez calcolata	
	via Suez	via Capo	via Suez	via Capo	a giorni	per 0/0
Da Malta a Bombay	4456	12534	18	52	34	64
» Venezia....... »	5013	12836	21	54	33	61
» Trieste....... »	5057	12880	21	54	33	61
» Genova....... »	5100	12318	21	51	30	59
» Marsiglia..... »	5130	12210	21	50	29	58
» Cadice........ »	4806	11237	20	47	27	57
» Lisbona....... »	5402	11561	23	48	25	53
» Bordeaux..... »	6051	12210	25	51	26	50
» Londra....... »	6699	12858	28	54	26	48
» Liverpool..... »	6591	12750	27	53	26	48
» Le Havre..... »	6103	12534	25	52	27	51
» Amsterdam... »	6699	12858	28	54	26	45
» Pietroburgo... »	7996	14155	33	59	26	43
» Nuova-York.. »	8127	13398	34	56	22	39
» Nuova-Orleans »	8048	13938	33	58	25	42

Canale e pagarle un non piccolo diritto di transito. Ma il canale è via troppo interessante per troppe Potenze, perchè, a non lungo andare, non s' abbia a trovar modo di liberare il commercio da siffatta servitù, o quanto meno ridurne considerevolmente il peso. E ad ogni modo poi, anche colle tariffe attualmente vigenti pel transito di Suez, la convenienza di tal via non può essere posta in dubbio da chi calcoli che cosa costino 40 o 45 giorni di maggior navigazione, e quale vantaggio possa ottenersi dal ridurre alla metà il tempo necessario a ciascuna operazione; locchè equivale alla possibilità di raddoppiare il movimento.

Non v'ha quindi, per certo, pericolo di cadere nell'esagerazione affermando che, fra non molto, buona parte dell'immenso tonnellaggio che percorreva finora la strada del Capo, filerà pel Mediterraneo, ed in questo verrà a svolgersi la massima parte del commercio del mondo asiatico.

Sul Mediterraneo l'Italia ha circa 11000 chilometri di costa, ha porti che sono, o possono divenire di massima importanza. Egli è evidente che quelle coste, quei porti, in una parola l'Italia è destinata a diventare il principale anello di congiunzione tra l'Europa centrale, occidentale

e settentrionale ed i paesi dell'Oriente; è destinata a formare il punto di approvigionamento di tutte le merci che dall'Europa all'Oriente e da questo a quella si scambiano.

E per compiere codesto ufficio l'Italia si trova in tanto miglior condizione, in quanto oramai possiede od avrà fra breve, attraverso le Alpi che la circondano, sbocchi importantissimi verso i principali punti d'Europa. Il Cenisio ed il Brennero, la strada da Genova a Ventimiglia, il passo del Gottardo ed infine la ferrovia della Ponteba già sono, o fra pochi anni saranno, altrettante arterie attraverso le quali potrà l'Italia trasmettere a quasi tutta Europa il movimento che avrà, per il Mediterraneo, per il Suez e per il Mar Rosso, eccitato nei ricchi paesi dell'Oriente.

Se v'ha pertanto paese che dalla fortuna delle cose sia ora posto in condizione di prosperare commercialmente, quel paese è l'Italia; se non sapremo profittarne, se, nonstante tutti questi vantaggi, non riusciremo ad uscire dalla condizione di inferiorità in cui ci troviamo di fronte a quasi tutte le nazioni d'Europa, vuol dire che ogni vigore è in noi spento, ogni abilità è sparita, e che dobbiamo rassegnarci a vivere nella miseria, dormendo placidi sonni sugli appassiti allori dei nostri avi.

Perchè ciò non avvenga, perchè tutti i vantaggi della nostra situazione non abbiano ad andare perduti per noi, perchè non accada che il grande rivolgimento commerciale cui assistiamo non abbia ad avere per l'Italia altro risultato, tranne quello di darci il gusto di vedere sfilare davanti alle nostre coste le navi straniere che vanno e vengono dell'Oriente, non basta stare ad ammirare la nostra situazione, è d'uopo che ci moviamo, che ci agitiamo. Ai privati, come al governo, molto è quello che incumbe di fare; tutti hanno dei doveri da compiere, se della buona fortuna nostra anche in questa circostanza vogliamo approfittare.

Due mezzi fra di loro intimamente connessi e convergenti al medesimo scopo all'Italia si presentano, per approfittare dell'importantissimo evento che dalla buona nostra stella e per nostra fortuna pare essere stato determinato: l'evento del ritorno al Mediterraneo del movimento commerciale coll'Oriente: spingersi coraggiosamente, attivamente al commercio estero; sviluppare vie meglio quei rami di produzione nazionale, che possono formare oggetto di importante esportazione verso quei paesi che il taglio dell'istmo di Suez ha di tanto avvicinato alle coste italiane.

Guardiamo all'Inghilterra, a codesta prodigiosa

nazione che a forza di attività, di fermezza, di coraggio, d'intraprendenza in non lungo volgere d'anni, dagli ultimi seppe salire ai primi gradi della prosperità economica nel mondo; e troveremo là un grande esempio da imitare.

II.

SOMMARIO

L'Inghilterra e l'Italia nel medio evo. — Movimento commerciale dell'Inghilterra. — Suoi commerci col Giappone, colla China, colle Indie. — Sua Navigazione a vela ed a vapore, interna ed esterna.

Nel dotto libro col quale traccia in breve la storia della costituzione inglese, il Ricotti presenta il seguente confronto tra l' Italia e l' Inghilterra:

« Trecento settanta anni fa all'uscire del medio evo ed all'entrare nell'età moderna, diversissime condizioni distinguevano l'Italia dalla Gran Brettagna. L'Italia, piena di arti, di lettere, di industrie, di commercio, teneva nell' Adriatico soggetta l' Istria, la Dalmazia, le Isole Jonie, e colonie ricche ed attive nel Mediterraneo e sull'Eusino; la sua popolazione era almeno tre volte quella della Gran Brettagna, che separata quasi dal consorzio europeo, non possedeva pure

una colonia, mentre da vicino la Scozia l'osteggiava e l'Irlanda le era più nemica che suddita; senza industrie poi, senza arti, senza letteratura e senza altro commercio di esportazione che delle lane greggie, ed obbligata a trarre i destrieri da guerra dalle pianure lombarde.

« Passarono tre secoli è mezzo, ed oh! enorme divario. Il Regno attuale d' Italia non possiede una colonia, ed ha una popolazione appena di 25 milioni. Il Regno-Unito d' Irlanda e della Gran Brettagna ha colonie in tutti i mari, e novera 31 milioni di sudditi in Europa, 5 e un quarto in America, 1 e tre quarti in Australia, 1 e mezzo in Affrica, 153 in Asia, in tutto 193 milioni, press'a poco la popolazione totale d'Europa, salvo l'Impero Russo.

« Il commercio nel Regno-Unito monta a 7 miliardi e un quarto per l' importazione e 6 e mezzo per l' esportazione, in totale 13 miliardi, quando nel Regno italico tocca neanche il miliardo e mezzo; e mentre il naviglio mercantile dell' Impero Britannico misura in Europa tonnellate 5,800,000 e nelle colonie 1,600,000, ossia 7,400,000 tonnellate in totale, il naviglio italico ne misura appena 815,000. Nei possessi europei del Regno-Unito le ferrovie si estendono per 23,000 chilometri, i fili telegrafici per 145,914,

cioè quanto basterebbe a circuire quattro volte la terra; mentre nel Regno nostro questi montano solo a 47,154 chilometri e le ferrovie a 5,444. Colà le poste muovono 808 milioni di lettere ogni anno, fra noi appena 81, cioè la decima parte. Colà le entrate pubbliche vanno in 1815 milioni, presso noi a 814 a stento (1).»

Ciò che il Ricotti narra non è una novità, ma è, sventuratamente, una triste verità, che non dovrebbe mai dagli Italiani venire dimenticata, e che è tanto più opportuno ricordare oggi che nuova e propizia occasione ci si offre di pronto e considerevole miglioramento.

(1) Queste cifre del Ricotti, principalmente quanto all'Italia, sono di qualche anno addietro. Ci piace riferire qui qualche dato più recente, sebbene pur troppo il confronto che il Ricotti presenta non ne resti, a vantaggio dell'Italia, grandemente modificato:

	Inghilterra	Italia
Importazione .... (milioni)	7,581	693
Esportazione	6,102	783
Totale del movimento commerciale.	13,683	1,477
Naviglio mercantile:		
Numero	22,180 (a)	6,537
Tonnellate	5,559,110 (a)	900,000
Ferrovie .... (chilometri)	25,000 (a)	6,200
Fili telegrafici .... (chilometri)	145,914 (a)	50,000
Movimento postale:		
N.° delle lettere e stampe .. (milioni)	862	174
Entrate erariali .... (milioni)	1,787	1,072

(a) Si noti che queste cifre concernono il solo Regno Unito.

Che cosa ha fatto l'Inghilterra?

L'Inghilterra, approfittando abilmente della sua situazione, si è costituita, per così dire, l'intraprenditrice generale del commercio di tutto il mondo. Non v'ha braccio di mare che da navi inglesi a migliaia non sia solcato; non v'ha porto ove la bandiera inglese non sventoli; non v'ha spiaggia che i marinai di quel paese non abbiano visitato. L'Inghilterra raccoglie in ogni parte del mondo le produzioni che meglio ai bisogni dell'India, della China, del Giappone si confanno, e corre a scambiarle colle produzioni di quei paesi che più sono in Europa ricercate. Ed è principalmente in tale movimento di scambi, che essa trova quell'ampia fonte di lavoro, di guadagno e di ricchezza che la collocò a poco a poco in primissima linea tra le più prospere nazioni del mondo.

Per fare conoscere che cosa sia commercialmente l'Inghilterra, riferiremo alcune cifre, attinte a fonte autentica. Più d'un proficuo insegnamento potrà trarsi da esse.

Negli anni decorsi dal 1861 al 1870 inclusiva-

mente, l'Inghilterra ebbe il seguente movimento commerciale:

Anno	Importazione Lire it.	Esportazione Lire it.
1861...........	5,437,145,600...	3,990,812,450
1862...........	5,642,924,400...	4,154,203,350
1863...........	6,222,975,500...	4,922,560,225
1864...........	6,873,804,300...	5,315,490,350
1865...........	6,776,807,125...	5,470,789,400
1866...........	7,382,256,850...	5,972,642,050
1867...........	6,879,578,425...	5,645,063,225
1868...........	7,367,340,200...	5,694,461,350
1869...........	7,386,505,350...	5,925,376,300
1870...........	7,581,437,325...	6,102,014,425

L'Inghilterra importò dai numerosi suoi stabilimenti coloniali delle Indie, dell'Australia, ecc., nel 1869 per 1 miliardo e 760 milioni di lire it., nel 1870 per 1 miliardo e 620 milioni, e vi esportò nel primo di tali anni per 1 miliardo e 205 milioni, e nel secondo per 1 miliardo e 295 di produzioni inglesi.

I paesi esteri poi, coi quali il commercio dell'Inghilterra si svolge, sono, a dirla in breve, tutti i paesi del mondo.

Col Giappone, che solo da ieri, per così dire, ha aperto agli Europei le sue porte, l'Inghilterra

da anni ha radicato vistosissimi ed attivi commerci, come lo dimostrano le seguente cifre:

Anni	Esportazione dal Giappone	Importazione nel Giappone di prodotti inglesi
1866	6,843,650	36,113,475
1867	7,944,975	38,634,650
1868	4,705,550	27,820,100
1869	4,187,700	36,052,600
1870	2,404,325	40,234,175

Colla China, che appena per taluno de' suoi porti si rese finora accessibile al commercio straniero, l'Inghilterra ha già stabilito relazioni commerciali di grandissima importanza, quali appariscono dalle cifre che seguono:

Anni	Esportazione dalla China	Importazione di prodotti inglesi in China
1861	226,761,125	77,867,350
1862	303,427,375	50,602,950
1863	354,657,750	60,417,625
1864	391,848,250	77,315,275
1865	266,949,852	90,089,875
1866	271,159,700	127,251,850
1867	233,510,050	124,911,725
1868	280,436,250	157,804,375
1869	240,533,950	171.071,000
1870	237,043,425	153,490,825

Non parliamo del commercio colle Indie. Qui si tratta dei principali possedimenti coloniali dell'Inghilterra, e, già l'accennammo, si va ad

un movimento di parecchie centinaia di milioni di lire italiane. Riferiremo anche qui qualche cifra:

Anni	Esportazione dall'India	Importazione nell'India
1861......	549,218,800......	410,293,900
1862......	853,338,775......	365,491,825
1863......	1,210,866,000......	500,056,025
1864......	1,307,389,975......	498,790,925
1865......	934,886,350......	456,735,325
1866......	922,549,925......	500,237,250
1867......	637,194,650......	545,138,175
1868......	751,796,775......	541,394,325
1869......	831,136,050......	438,996,625
1870......	627,254,075......	482,598,000

I principali articoli d'esportazione dalle Indie furono nel 1870 il cotone per lire it. 248.575,000; l'indaco per lire 45,025,000, il riso per lire 48,725,000. I principali articoli d'importazione furono il cotone lavorato, per lire 320,900,000; il ferro, per lire 51,275,000; il rame, per lire 18,618,000.

In qual modo ha potuto l'Inghilterra arrivare ad un sì meraviglioso sviluppo commerciale? Colla sua attività, colla sua intraprendenza, con quel suo senso pratico degli affari, per cui tanto quella nazione si distingue.

L'Inghilterra comprese assai per tempo che, per virtù della sua posizione, le principali sue risorse erano nel mare, ed al mare si è dedicata in guisa da non paventare più la concorrenza di qualsiasi paese del mondo.

Non sarà inutile il riferire anche a questo riguardo qualche cifra.

Ecco il numero ed il tonnellaggio dei bastimenti a vela e dei battelli a vapore, occupati dall'Inghilterra nel solo commercio interno in questi ultimi anni:

	A vela		*A vapore*	
Anni	Num.	Tonn.	Num.	Tonn.
1861.....	11,060.....	832,771	448....	102,795
1862.....	10,481.....	771,326	434....	104,020
1863.....	10,677.....	752,586	456....	107,003
1864.....	11,003.....	789,108	510....	125,808
1865.....	11,160.....	795,434	552....	134,776
1866.....	11,212.....	813,909	612....	147,194
1867.....	11,498.....	839,525	657....	154,244
1868.....	11,787.....	804,749	729....	153,265
1819.....	11,576.....	776,683	751....	161,984
1870.....	11,598.....	766,742	1071....	170,746

Nel commercio estero poi essa tenne impiegate le seguenti navi:

	A vela		*A vapore*	
Anni	Num.	Tonn.	Num.	Tonn.
1861....	6,902.....	2,866,218	477....	313,465
1862....	7,095.....	2,993,696	510....	328,310
1863....	7,360.....	3,246,526	574....	371,201
1864....	7,557.....	3,532,242	727....	456,241
1865....	7,384.....	3,629,023	756....	523,698
1866....	7,454.....	3,612,973	784....	553,425
1867....	7,467.....	3,641,662	834....	608,232
1868....	7,306.....	3,646,150	862....	619,199
1869....	6,963.....	3,611,743	810....	644,080
1870....	6,757.....	3,468,717	935....	760,410

E ciò, oltre a 1,617 bastimenti a vela, con 288,000 tonnellate e 164 battelli a vapore con 73,964 tonnellate, impiegati alternativamente nel commercio interno e nel commercio estero.

Con tanta potenza di navi è facile il comprendere come possa l'Inghilterra portare ogni dove il suo commercio; come non vi sia angolo del mondo ove la bandiera inglese non abbia sventolato, e non tardi, dove sventola, ad avere il primato nel movimento commerciale; come abbia quella nazione potuto allacciare, per così dire, in una completa rete di communicazioni marittime, tutti i porti del mondo.

Una cosa da notare specialmente si è la parte considerevole che nell'enorme commercio estero dell'Inghilterra hanno le merci non prodotte in paese. Pel 1869, oltre alle cifre che furono avanti riferite, troviamo un'esportazione di merci coloniali o straniere per oltre 1175 milioni di lire italiane. E questa cifra riguarda solo quelle merci straniere che toccarono l'Inghilterra per essere poi esportate. Chi può determinare il valore di tutte quelle che gli otto o nove mila bastimenti impiegati nel commercio estero scambiano tra porto e porto straniero, senza che la dogana inglese abbia a registrarle?

È un movimento che spaventa l'immaginazione.

III.

SOMMARIO

Posizione dell'Italia di fronte all'Oriente. — Necessità per essa di estendere i suoi traffichi. — Mancanza per il passato di relazioni dirette coll'Oriente. — Primi tentativi.

Non è per darci lo sterile vanto d'una troppo facile erudizione che abbiamo voluto riferire così lunga quantità di dati intorno al movimento commerciale e marittimo dell'Inghilterra. È per mostrare col fatto che cosa possa una nazione che sa e vuole davvero trar profitto della sua posizione.

Ed ora siamo ancora a domandarci: perchè non potrà fare altrettanto l'Italia? Che cosa le manca per imitare in questo campo l'esempio dell'Inghilterra, ed in pochi anni avvicinarsi almeno alla posizione che questa ha conquistato nel mondo commerciale? Quali speciali elementi a quest'uopo possiede l'Inghilterra che anche

l'Italia non abbia, o non possa avere? È assai difficile il mostrare in che cosa la differenza consista; ed è quindi forza riconoscere che alla sola mancanza di attività, di energia, d'intraprendenza dovrà l'Italia imputare se, ad onta dell'invidiabile posizione che dalla natura e dai rivolgimenti del mondo le fu fatta rispetto al movimento commerciale, essa non riuscirà a trarsi fuori dallo stato d'inferiorità nel quale commercialmente, e pur troppo anche in ben altri ordini di cose, si trova.

Due mezzi, noi dicemmo, ha l'Italia per trar profitto della posizione sua: slanciarsi in un vasto commercio estero — migliorare le sue produzioni ed aprir loro i vasti mercati dell'Oriente.

Ma che cosa fu fatto finora per tali scopi? È doloroso il dirlo, ma fu fatto poco; tanto poco che quasi potrebbe dirsi nulla.

Intorno al taglio dell'istmo di Suez molto si disse e molto si scrisse. Le possibili conseguenze di tal fatto, o meglio del ritorno al Mediterraneo del commercio coll'Oriente, ampiamente ed in ogni miglior modo si trattarono e si discussero; i vantaggi che l'Italia da tali avvenimenti potrebbe trarre si enumerarono. Ma poi nel fatto che cosa si fece? — Si ebbe qualche coraggioso tentativo che potrebbe, a dir vero, essere fo-

riero di splendidi risultati; ma pur troppo finora la massa del pubblico non seppe interessarsi alla importantissima quistione; i capitali che con fiducia cieca s'affollano alle speculazioni bancarie, poco o punto della solida impresa consistente nello svolgere il commercio nostro coll'Oriente s'occuparono.

Ed il Governo? Il Governo ha avuto delle splendide parole, delle lusinghiere promesse, ma in sostanza poco ha fatto finora, forse pel desiderio di voler far troppo.

Ma se poco fece il Governo, se la massa del pubblico alla gravissima questione del commercio orientale non seppe ancora prendere interesse, qualche non inutile tentativo, dicemmo, abbiamo visto.

Questo tentativo è opera della Compagnia Rubattino.

Arrestiamovici un istante.

Sino all'anno di grazia 1868, l'Italia dalla parte del Mediterraneo può dirsi non avesse comunicazione alcuna con qualsiasi dei paesi dell'Oriente, coi quali l'Inghilterra faceva da anni vistosissimo commercio. I commercianti italiani situati sulle rive del Mediterraneo, che avessero voluto spedire una merce qualsiasi, non diremo nelle Indie o nella China, ma anche solo ad Alessandria di

Egitto, dovevano servirsi di qualcheduno dei piroscafi francesi che, venendo da Marsiglia diretti alla volta di Alessandria, toccavano Genova, Livorno o Napoli. Il più strano poi è ciò che avveniva per l'importazione; spesso volte le merci che dal porto di Alessandria erano spedite con destinazione a qualche porto italiano, dovevano correre sino a Marsiglia, e poi di là, per via di trasbordo, rifare a metà la strada per arrivare alla piazza cui erano dirette.

Che brillante posizione aveva l'Italia nel movimento commerciale tra l'Europa e l'Oriente! Era presso a poco nella condizione di quei piccoli paeselli di nessuna importanza, che sarebbero dimenticati da tutto il mondo, se per caso non si trovassero sulla linea che congiunge un qualche centro importante con una stazione di ferrovia; le vetture che vanno e vengono lungo tale via, quando hanno posti vacanti, servono anche a dar qualche mezzo di comunicazione a quel paesello, che altrimenti, lasciato a sè stesso, rimarebbe in eterno isolato.

E pensare che tra Napoli, tra Messina ed Alessandria vi ha, per così esprimerci, un passo; che dalle estreme coste della Sicilia quasi potrebbe dirsi che le rive dell' Egitto si vedono, mentre Marsiglia ad assai maggior distanza è situata!

Un po' meno lamentevole era la condizione dei porti italiani dell'Adriatico, o per meglio dire di Venezia. Almeno con Alessandria vi era una linea di navigazione che direttamente li congiungeva; la linea cioè esercitata dalla società Adriatico-Orientale che, sovvenzionata dal Governo, Venezia, ed ora anche Brindisi mantiene in comunicazione coll'Egitto e, per via di trasbordo, anche colle Indie.

L'intraprendenza della Società Rubattino fece fortunamente cambiare alquanto lo stato delle cose. Essa cominciò a stabilire una regolare linea di navigazione coll'Egitto; ma sentendo come fosse necessario facilitare in qualche modo l'avviamento delle navi italiane ai più lontani scali delle Indie, s'accordò con altre compagnie per organizzare un servizio cumulativo, di guisa che le merci italiane potessero con facilità, senza bisogno di costose e lunghe pratiche, avviarsi a qualsiasi paese del Mar Rosso e delle Indie.

Fu codesto un primo ed importante servizio dalla Società Rubattino reso al commercio italiano. Ma essa non tardò a fare assai di più. Nel 1870 stabiliva una linea diretta di navigazione a vapore tra i porti italiani del Mediterraneo e le Indie, attraverso il Canale di Suez. E così la marina italiana cominciò finalmente a

comparire essa pure nei paesi che alimentano uno dei più ricchi commerci del mondo, e si potè cominciare a concepire la speranza di vedere l'Italia trarre qualche vantaggio dalla sua posizione rispetto a quei paesi.

Abbiamo ora pertanto tra i porti del Mediterraneo e l'Oriente due regolari linee di comunicazione, entrambe dovute alla compagnia Rubattino; l'una tra Genova, Livorno, Napoli, Messina ed Alessandria d'Egitto, con trasbordo agli scali della Soria ed alle Indie; l'altra diretta, tra gli accennati porti italiani e gli scali delle Indie.

È già un passo, è già qualche cosa; ma siamo lungi ancora da ciò che bisogna fare. Per arrivarci è mestieri che l'intrapresa della compagnia Rubattino trovi e nel paese e nel Governo imitazione ed appoggio.

Guardando, infatti, i risultati che essa già ottenne, troveremo quanto basta per persuaderci che, ove il coraggio, l'energia, l'attività e la costanza non facciano difetto, potremo in non molti anni, se non arrivare dove giunse l'Inghilterra, ottenere tra le nazioni commerciali del mondo quel posto brillante, al quale, coi mezzi che possediamo, possiamo e dobbiamo aspirare.

IV.

SOMMARIO

Navigazione della società Rubattino coll'Egitto e colle Indie nel 1868, 1869, 1870 e 1871. — Statistica del suo movimento di importazione e di esportazione.

Considereremo distintamente per linea e per anno i risultati ottenuti dalla navigazione Rubattino; mettendo le cifre dei vari anni a confronto tra loro per desumerne l'incremento.

Linea d'Egitto
Periodo dal 15 luglio 1868 a tutto il 1869.

Esportazione.

Porti d'imbarco	Tonnellate		Valori
Genova	1006	L.	778,260
Livorno	2491	»	694,140
Napoli	432	»	1,189,235
Messina	44	»	1,000
	3973	L.	2,662,635

Quanto alla destinazione le preindicate cifre si dividono nel seguente modo:

	Tonnellate		Valori
Scali dell'Egitto	3926	L.	925,085
Scali delle Indie	47	»	1,737,550
	3973	L.	2,662,635

Importazione.

Porti d'imbarco	Tonnellate		Valori
Egitto................	4028	L.	497,603
Indie.................	927	»	»
	4955	L.	497,603

Porti di destinazione	Tonnellate		Valori
Messina..............	210	L.	3,800
Napoli	282	»	5,000
Livorno	2491	»	401,000
Genova...............	1972	»	87,803
	4955	L.	497,603

Il movimento dei passeggieri fu il seguente:

Dai porti italiani per l'Egitto....	N°	1867
Dall'Egitto ai porti italiani......	»	1497
In complesso ...	N°	3364

Nel periodo summenzionato, dal 15 luglio 1868 a tutto il 1869, furono eseguiti fra l'andata ed il ritorno 42 viaggi; sicchè si ebbero per viaggio le seguenti medie:

Nelle merci	tonnellate	212
Nei valori................	L.	75,243
Nei passeggieri...........	N°	80

I valori che nell'esportazione figurano per lire 2,662,635; e nell'importazione per lire 497,603, non rappresentano soltanto numerario, ma oggetti preziosi in oro ed in argento, coralli, pietre

preziose, ecc, sicchè per avere la entità vera delle importazioni e delle esportazioni, dei valori stessi giova tener conto. E ciò tanto più merita di essere notato, in quanto che se nelle merci l'esportazione è inferiore all'importazione, nei valori accade il contrario; perchè gli oggetti preziosi esportati avanzano di gran lunga in valore quelli importati.

Se ci fosse possibile valutare in lire e denari le merci, ed addizionarne il valore con quello degli oggetti preziosi, l'esportazione avanzerebbe di non poco l'importazione; il che dinota evidentemente che i nostri scambi fra l'Egitto e l'estremo Oriente sono piuttosto attivi che passivi. È questo un buon segno, ed un lieto prognostico per l'avvenire.

Se non ci farà difetto quella avvedutezza e quella attività onde ci lasciarono splendido esempio nei tempi di mezzo gli armatori liguri e veneti, ed i mercanti fiorentini, l'Italia potrà ridiventare l'emporio del commercio Indo-Europeo.

A cominciare dal 1870 la società Rubattino ha stabilito, come già accennammo, una linea diretta tra i porti del Mediterraneo e le Indie, attraverso il canale, conservando, ben inteso, quella preesistente coll'Egitto

Riassumeremo distintamente per ciascuna linea

il movimento delle merci in esportazione ed in importazione, e quello dei passeggieri; perchè le cifre, meglio di qualsiasi ragionamento, valgono a dimostrarci che, se per il passato il nostro commercio colle Indie fu quasi nullo, dipende ora esclusivamente da noi l'attivarlo.

Linea d'Egitto — Anno 1870:

Esportazione.

Luoghi d'imbarco	Tonnellate		Valori
GENOVA	1064	L.	571,350
LIVORNO	3019	»	947,044
NAPOLI	396	»	1,026,120
MESSINA	70	»	54,659
	4549	L.	2,599,173

Luoghi di destinazione			
EGITTO	4519	L.	1,311,563
INDIE	30	»	1,287,610
	4549	L.	2,599,173

Importazione.

Luoghi d'imbarco	Tonnellate		Valori
EGITTO	3388	L.	432,299
INDIE	250	»	»
	3638	L.	432,299

Luoghi di destinazione			
MESSINA	130	L.	4,000
NAPOLI	436	»	20,310
LIVORNO	1503	»	278,715
GENOVA	1569	»	129,274
	3638	L.	432,299

Nei passeggieri abbiamo avuto le seguenti cifre:

D'andata	N° 1360
Di ritorno............	» 1232
In totale.....	N° 2592

Si eseguirono durante il 1870 36 viaggi nella linea dell'Egitto; il trasporto medio per viaggio fu il seguente:

Nelle merci...........tonnellate	227
Nei valori.................L.	84,207
Nei passeggeri.................N°	72

Il trasporto complessivo per ciascuno dei due periodi è il seguente:

		Merci	Valori	Passeggeri
1868-69...	Tonn.	8928	L. 3,160,238	n° 3364
1870.....	»	8187	» 3,031,472	» 2592

Se ora si considera che il primo periodo si compone di 18 mesi all'incirca, l'aumento per il 1870 sarebbe nelle merci di oltre il 37 p. 0[0, nei valori di circa il 50 p. 0[0 e nei passeggieri del 16 p. 0[0.

Il trasporto medio per viaggio essendo stato:

	Merci	Valori
Nel 1868-69..............	Tonn. 212	L. 75,243
Nel 1870................	» 227	» 84,207
L'aumento nel 1870 fu di	Tonn. 15	L. 8,964

La media invece è diminuita per i passeggieri; ma questa diminuzione è facilmente spiegabile. Nel 1870 fu aumentato il numero dei viaggi,

ed oltre a ciò fu attivata la linea diretta colle Indie; doveva quindi necessariamente diminuire la media dei passeggieri nella linea dell'Egitto. È cosa per sè stessa così evidente, che non occorrono ragionamenti per dimostrarla.

Passiamo ora alla linea delle Indie:

Linea delle Indie — Anno 1870.

Esportazione.

	Tonnellate		Valori
Per l'Egitto	15	L.	»
Per le Indie	499	»	407,270
	514	L.	407,270

Importazione.

Per l'Egitto	90	L.	»
Per i porti del Mediterraneo	1942	»	30,800
	2032	L.	30,800

I passeggieri di andata furono in n° di	126
quelli di ritorno in	167
In complesso	293

Durante il 1870 i viaggi per le Indie furono appena in numero di quattro.

Il trasporto medio delle merci s'elevò a tonnellate 636, dei valori a lire 109,520, per i passeggieri a n° 75.

Il movimento complessivo per il 1870, per le due linee dell'Egitto e delle Indie, fu per le merci di tonnellate 10733, nei valori di lire 438,070, e nei passeggieri di n° 2885.

Abbiamo quindi un trasporto medio per le due linee, nelle merci di tonnellate 268, nei valori di lire 86,738, e nei passeggieri di n° 72.

Confrontando la media delle merci con quella del 1868-69, abbiamo per il 1870 un aumento per viaggio di tonn. 56 nelle merci, e di lire 11,495 nei valori.

Se ci facciamo a considerare partitamente le esportazioni e le importazioni, troveremo pur sempre soddisfacenti resultati, e tali da cui se possono trarre con fondamento lieti presagi.

Esportazione.

1868-69			Tonn.	3973
1870..	Linea d'Egitto	tonn. 4549		5053
	Linea delle Indie	» 514		
	Aumento nel 1870		Tonn.	1080

Importazione.

1868-69			Tonn.	4955
1870..	Linea d'Egitto	tonn. 3638		5670
	Linea delle Indie	» 2032		
	Aumento nel 1870		Tonn.	715

L'aumento nella esportazione delle merci è aumentato nel 1870 del 27 p. 0[0 e più; e quello delle importazioni di appena il 14 p. 0[0. Quando poi si consideri che il primo periodo si compone, come già avvertimmo, di 18 mesi, mentre il secondo si compone appena di 12, l'aumento nelle esportazioni per il 1870 sarebbe del 40 p. 0[0, e nelle importazioni del 20 p. 0[0.

Nei valori il confronto è pure sempre a favore del 1870, perchè se le importazioni diminuirono di lire 34,504, le esportazioni per contro aumentarono di lire 343,808. Ecco le relative cifre:

Esportazione.

1868-69		L.	2,662,635
1870	Linea d'Egitto.. L. 2,599,173 Linea delle Indie » 407,270	»	3,006,443
	Aumento nel 1870	L.	343,808

Importazione.

1868-69		L.	497,603
1870	Linea d'Egitto... L. 432,299 Linea delle Indie. » 30,800	»	463,099
	Diminuzione nel 1870	L.	34,504

Veniamo ora al 1871. La statistica che abbiamo sott'occhio è più accuratamente compilata, perchè ci presenta eziandio il valore delle merci. Ne riporteremo gli estremi:

Linea d'Egitto — Anno 1871.

Esportazione.

LUOGHI D'IMBARCO		MERCI Quantità		MERCI Valore		VALORI
GENOVA	Tonn.	1962	L.	1,630,000	L.	4,118,000
LIVORNO	»	4164	»	2,740,000	»	1,650,000
NAPOLI	»	2037	»	570,000	»	2,924,000
MESSINA	»	175	»	188,000	»	187,000
	Tonn.	8337	L.	5,128,000	L.	8,879,000

Importazione.

		MERCI Quantità		MERCI Valore		VALORI
MESSINA	Tonn.	75	L.	171,000	L.	3,000
NAPOLI	»	395	»	753,000	»	19,300
LIVORNO	»	1562	»	1,804,000	»	395,500
GENOVA	»	4673	»	8,204,000	»	82,200
GENOVA transito	»	3408	»	4,284,000	»	»
		10114	L.	15,216,000	L.	500,000

Il movimento dei passeggieri fu per l'andata di... 1423
E per il ritorno di............................ 1265

In totale...............N° 2688

Linea delle Indie — Anno 1871.

Esportazione.

LUOGHI D'IMBARCO		MERCI Quantità		MERCI Valore		VALORI
GENOVA	Tonn.	1269	L.	2,698,000	L.	136,000
LIVORNO	»	142	»	124,000	»	118,000
NAPOLI	»	45	»	66,000	»	72,000
MESSINA	»	62	»	52,000	»	1,000
PORTI esteri inter.	»	373	»	875,000	»	138,000
	Tonn.	1891	L.	4,815,000	L.	465,000

Importazione.

DESTINAZIONE		MERCI Quantità		MERCI Valore		VALORI
MESSINA......	Tonn.	5	L.	11,000	L.	»
NAPOLI.......	»	338	»	845,000	»	5,000
LIVORNO......	»	124	»	218,000	»	6,000
GENOVA......	»	3074	»	7,367,000	»	105,000
GENOVA transito	»	8034	»	8,376,000	»	»
PORTI intermedi	»	389	»	488,000	»	18,000
	Tonn.	11964	L.	17,305,000	L.	134,000

Il movimento dei passeggieri fu di 547 in andata, e 615 in ritorno; in complesso 1162.

Nella linea dell'Egitto furono eseguiti nel 1871 36 viaggi; si ha quindi una media per viaggio, nelle merci di tonnellate 512, nei valori di lire 260[m e nei passeggieri di nº 74.

Nella linea delle Indie i viaggi eseguiti furono 12, e la media per le merci è di tonnellate 1154, nei valori di L. 49,916 e per i passeggieri di nº 97.

Riunendo ora il valore delle merci e quello degli oggetti preziosi, abbiamo per il 1871 i seguenti estremi:

		Esportazione	Importazione
Linea dell'Egitto.......	L.	14,007,000	15,716,000
Linea delle Indie......	»	4,280,000	17,439,000
In complesso........	L.	18,287,000	33,115,000
		L. 51,442,000	

Abbiamo per i 48 viaggi delle due linee un trasporto medio per viaggio corrispondente ad 1 milione e 71[m lire.

Poniamo ora a confronto i resultati del 1871 con quelli del 1870:

Linea dell'Egitto: — Merci.

	Importazione	Esportazione	Totale
Anno 1870........ Tonn.	4549	3638	8187
Anno 1871........ »	8337	10114	18451
Aumento nel 1871 Tonn.	3788	6476	10264

Linea delle Indie.

	Importazione	Esportazione	Totale
Anno 1870........ Tonn.	514	2032	2546
Anno 1871........ »	1891	11964	13855
Aumento nel 1871 Tonn.	1377	9932	11309

Riunendo le merci delle due linee avremo:

	Importazione	Esportazione	Totale
Anno 1870........ Tonn.	5063	5670	10733
Anno 1871........ »	10228	22078	32306
Aumento complessivo nel 1871 ..... Tonn.	5165	16408	21573

Linea dell'Egitto - Valore degli oggetti preziosi:

	Importazione	Esportazione	Totale
Anno 1870 .... L.	432,299	2,599,173	3,031,472
Anno 1871 .... »	500,000	8,879,000	9,379,000
Aumento nel 1871 L.	67,701	6,279,827	6,347,528

Linea delle Indie - Valore degli oggetti preziosi:

Anno 1870	L.	30,800	407,270	438,070
Anno 1871	»	134,000	465,000	599,000
Aumento nel 1871	L.	103,200	57,730	160,930
L'aumento complessivo per le due linee fu adunque per il 1871 in confronto del 1870 di...........	L.	170,901	6,337,557	6,508,458

I passeggieri furono in numero

Nel 1870 . . . . » 2885

Nel 1871 . . . . » 3850

Tenendo presente l'avvertenza che il periodo di navigazione del 1868-69 si compone di 18 mesi, l'aumento nei passeggieri fu pel 1870 in confronto del 1868-69, del 24 p. 0/0; e per il 1871 in confronto del 1870 del 33 p. 0/0.

Gioverà pure mettere in confronto la media delle merci e dei passeggeri trasportati per ogni viaggio, per constatare ancora meglio come i nostri traffichi coll'Egitto e colle Indie siano andati sempre aumentando:

	Media delle merci per viaggio	Media del valore degli oggetti preziosi	Media dei passeggieri per viaggio
1868-69 . Tonn.	212	L. 75,243	N° 80
1870 ... »	268	» 86,738	» 72
1871 ... »	673	» 144,719	» 80

La media del tonnellaggio aumentò per viaggio di 56 tonnellate per il 1870 in confronto del 1868-69; e di tonnellate 405 per il 1871 in confronto dell'anno precedente.

La media del valore degli oggetti preziosi si accrebbe di L. 11,495 per il 1870, in confronto del 1868-69; e di L. 57,981 per il 1871 in confronto del 1870.

La media dei passeggieri che era diminuita nel 1870, raggiunse nel 1871 il limite del 1868-69.

La linea dell'Egitto ha trasportato anche merci dirette alle Indie, come quella delle Indie trasportò merci dirette all'Egitto. Lo stesso può dirsi per le importazioni, imperocchè i vapori in provenienza dalle Indie caricano merci nei porti dell'Egitto, come i vapori della linea dell'Egitto caricano merci in provenienza dalle Indie.

Non sarà quindi inopportuno sceverare le merci secondo la provenienza e la destinazione loro, onde avere più precisa idea dei traffichi che, per mezzo dei vapori Rubattino, abbiamo mantenuti coll'Egitto e colle Indie:

Commercio coll'Egitto.

		Esportazione	Importazione	Totale
1868-69	Tonn.	3926	4028	7954
1870	»	4534	3478	8012
1871	»	8497	5993	14490
	Totale	16957	13499	30456

Commercio colle Indie.

1868-69...........	Tonn.	47	927	974
1870.............	»	529	2192	2721
1871.............	»	1727	16085	17812
	Totale	2303	19204	21507

Se ora consideriamo partitamente le riportate cifre secondo la destinazione e la provenienza delle merci, troviamo che il movimento complessivo di esportazione ed importazione per l'Egitto va crescendo con una progressione meravigliosa. Infatti per il primo periodo, che è quasi di 18 mesi, abbiamo un movimento di quasi 8 mila tonnellate, che per l'anno corrisponde a poco più di tonnellate 5200. Nell'anno 1870 si oltrepassano le 8 mila tonnellate; si ebbe un aumento di oltre il 54 p. 0/0.

Per il 1871 il movimento complessivo ascende a 14 mila tonnellate, con un aumento di oltre l'80 p. 0/0 in confronto dell'anno precedente.

Per il commercio colle Indie l'aumento fu per il 1870 in confronto col 1868-69, di circa il 180 p. 0/0; e per il 1871 in confronto del 1870 del 554 p. 0/0.

Gli articoli che hanno concorso in maggiore proporzione ad alimentare l'esportazione sono i marmi, le pietre, la carta, i cordami, il mobilio,

gli oli, i vini, i legumi, il ferro, il riso, i medicinali, le carozze, i metalli, le piante, i coralli, le frutta.

Alle importazioni concorsero maggiormente, i cotoni, semi oleosi, gomma, grano, lane, lino, ghisa vecchia, pelli, semola, ecc.

Ma un fatto degno della massima considerazione gli è questo, che nel 1871, nell'importazione della linea dell'Egitto, troviamo 3408 tonnellate di merci in transito per Genova, per un valore di 4,284,000.

Questo fatto, nella linea delle Indie si verifica tanto nell'esportazione, quanto nell'importazione. Nell' esportazione i porti esteri ed intermedi vi figurano per 373 tonnellate e per un valore di lire 875,000; e nella importazione abbiamo in transito per Genova 8034 tonnellate, per un valore di L. 8,376,000. I porti intermedi poi figurano ancora nell'esportazione per 389 tonnellate, con una somma, compresi i valori in oro, argento, ecc., di oltre 1|2 milione.

V.

SOMMARIO

Congresso delle Camere di Commercio in Napoli. — Suoi suggerimenti. — Necessità del concorso del Governo per l'estensione della navigazione. — Convenzione colla società Rubattino. — Necessità di migliorare gli approdi.

Con vivissima compiacenza, dobbiamo dirlo, abbiamo riassunto le cifre che precedono. Certo se le paragoniamo a quelle altre che rispetto all'Inghilterra abbiamo esposte, non v'ha ancora di che menar gran vanto. Esse però rappresentano il sintomo di un buon avviamento, e ci indicano che cosa si potrà ottenere il giorno in cui la Compagnia Rubattino abbia trovato coraggiosi imitatori, il giorno in cui una quantità considerevole di capitali italiani all'impresa del commercio orientale si rivolga, e per parte sua il Governo abbia fatto e faccia tutto ciò che in cotale impresa, veramente nazionale, da esso si può ragionevolmente aspettare.

E nello stato attuale delle cose nostre marittime e commerciali, molto è quello che dal Governo s'aspetta.

Noi non apparteniamo al numero di coloro che del Governo vogliono fare una novella provvidenza dalla quale ogni bene ed ogni male nel paese dipenda, e per virtù della quale soltanto il progresso nazionale in ogni ordine di cose possa ottenersi. Pensiamo anzi che eccessivamente larga è la sfera d'azione che la non abbastanza illuminata opinione pubblica dei giorni nostri al Governo in generale concede, e siamo persuasi che giorno verrà, e non lontanissimo, nel quale vedremo in assai più limitato confine restringersi l'azione collettiva che è l'azione della forza, lasciando ovunque più ampio adito all'attività individuale, l'unica molla che tutto il meccanismo sociale può attivamente mettere in moto e darvi forza di progresso.

Ma poichè l'attività privata non può spiegarsi quando si trova di fronte ad uno stato di cose irto di difficoltà, pieno d'ostacoli originati da molte cause, ma principalmente dall'inerzia, dall'incuria, dall'impotenza dei governi passati, dallo stato di segregamento in cui la nazione visse sino a pochi anni addietro, è necessità che anzitutto la mano del Governo nazionale intervenga a rimuovere codesti ostacoli.

Il Congresso delle Camere di commercio che ebbe luogo in Napoli, or non è guari, fra le molte ed importanti tesi che prese ad esame, studiò pure quali siano i mezzi che meglio possono giovare ad estendere la navigazione a vapore italiana e ad accrescerne il suo materiale e molti ed utili suggerimenti diede al Governo.

Noi ricorderemo i principali facendo voti perchè i voti di quel Congresso siano prontamente dal Governo esauditi, nell'interesse dell'avvenire del commercio marittimo italiano.

Il Congresso ha suggerito si debba:

accordare un'adeguata sovvenzione alle linee di navigazione internazionale che meglio possono rispondere alla utilità del paese;

promuovere lo sviluppo di grandi stabilimenti metallurgici per la costruzione di navi e di macchine a vapore, accordando per le costruzioni navali in ferro che si fanno in paese un premio da pagarsi al committente, od al costruttore, se questo fabbrica per conto proprio;

promuovere un consorzio per il riscatto del canale di Suez e del pedaggio dei Dardanelli, o, quanto meno, procurare di ottenere un ribasso nelle tariffe per le navi in zavorra;

rivedere il Codice della marina mercantile, coordinarlo col Codice di commercio ed altre

leggi esistenti, pubblicando il regolamento necessario per l'esecuzione del primo;

rivedere il regolamento doganale, parificare i dazi della tariffa convenzionale con quelli della tariffa generale;

stabilire all'estero, ogni dove occorra, stazioni navali per tutelare gli interessi del commercio;

ribassare con criteri uniformi le tariffe ferroviarie dai centri principali;

consentire facilitazioni per concessioni arenili ad uso di cantieri ed accordare locazioni a lungo termine a quelle società che con ragguardevoli capitali si obbligassero a crearvi stabilimenti di costruzioni e riparazioni navali;

rivedere nell'interesse del commercio marittimo la tariffa dei dazi d'uscita nell'intento di diminuirli o sopprimerli;

favorire lo svolgimento del credito marittimo, introducendo nella legislazione commerciale l'ipoteca navale;

semplificare le formalità imposte per le iscrizioni marittime riducendone le spese;

stimolare le compagnie di navigazione internazionale a vapore a stabilire nei porti esteri agenzie nazionali;

attivare lo scavo dei porti e riviere di approdo nel continente e nelle isole d'Italia, cu-

rarne la sicurezza e la comodità; dotarli di bacini di carenaggio e scali di alaggio nei porti principali, ponendoli fuori della cerchia del dazio consumo; corredarli di magazzini generali e scale franche, svincolandoli dalle servitù militari, ecc., ecc.;

stabilire la massima dell' assoluta esenzione dai dazi tanto governativi quanto municipali che gravitano sui materiali da impiegarsi nella costruzione e riparazione di navi.

La saggezza e l'utilità di tutti codesti suggerimenti non potrebbero porsi in dubbio; e quando con energia dal Governo fossero seguiti, il commercio marittimo italiano, a creder nostro, non tarderebbe a sentirne grandissimo vantaggio.

Non dobbiamo nascondere però che taluno di tali suggerimenti ha trovato e trova dei seri oppositori. Le sovvenzioni, i premii si dicono sistemi condannati dalla scienza, e dall'esperienza mostrati incapaci di frutti stabili e duraturi; e quindi l'idea di accordare ad una linea di navigazione un qualche aiuto governativo si respinge come anticaglia del sistema protezionista.

Noi crediamo però che assai limitata conoscenza delle cose nostre commerciali marittime mostrino coloro che in tal modo ragionano.

Certo i premii e le sovvenzioni sono in mas-

sima da condannarsi; non è davvero coi premii e colle sovvenzioni che un'industria, un commercio può sorgere, radicarsi, farsi forte e diventare istituzione nazionale. È l'attività, è l'abilità degli individui che per ciò si richiede; è quell'insieme di speciali condizioni, che costituiscono gli elementi naturali della tale industria, del tal commercio. Ma quando questa abilità non fa difetto, e questa attività già accenna a svilupparsi, quando le condizioni naturali esistono e solo si tratta di superare per la prima volta gli ostacoli accumulati dall'inerzia del passato, per aprire una feconda corrente di affari, chi vorrebbe negare la convenienza, l'utilità di un qualche aiuto dell'azione collettiva? Qui non è quistione di protezionismo; ma è questione di apprestare i mezzi consentanei allo scopo che si vuole raggiungere.

Strano e pericoloso sistema è il protezionismo che, anche in urto alle leggi di natura, vuole a forza di sovvenzioni e di privilegi fare fiorire un'industria. Ma quando si tratta di un'industria, di un commercio, che è evidentemente dalla natura delle cose suggerito, e solo abbisogna di un po' d'aiuto, di un po' di spinta per accelerare il suo cammino, per arrivare più facilmente e più sicuramente alla meta, strano e pericoloso sistema sarebbe invece il negare codesto aiuto pel pla-

tonico culto del principio che il Governo non deve dare sovvenzioni.

Se v'ha per l'Italia impresa ad evidenza suggerita dalle sue condizioni, dalla sua situazione, dalla natura delle cose, quella è l'impresa del commercio orientale. È cosa codesta che oramai fu a sazietà dimostrata. È l'unico e più sicuro mezzo che all'Italia si presenti per riacquistare nel mondo quella potenza economica che in altri tempi ebbe grandissima, ed ora s'era completamente lasciata sfuggire di mano.

Ma i primi tentativi in codesta impresa, è inutile negarlo, non possono essere che sacrifizi. Si tratta, per così dire, di deviare una corrente fortissima. Si tratta di fare a poco a poco penetrare e radicare nei paesi dell'Oriente l'uso delle merci che noi possiamo colà esportare; si tratta di piantare la base di quotidiani scambi tra quei paesi e l' Italia, lottando colla potenza dell' Inghilterra che del commercio orientale pur troppo da molti anni seppe accapparrarsi il monopolio, e ad onta del taglio dell'istmo di Suez tenta di conservarselo. Si richiedono sforzi grandissimi; si richiede un coraggio, una persistenza che è impossibile pretendere dal solo interesse privato, e per cui è appena sufficiente l'azione collettiva di tutto un paese.

Ove il Governo non aiuti che cosa avverrà? Vi saranno i coraggiosi che, come la Compagnia Rubattino, tenteranno l'impresa di stabilire regolari e quotidiani rapporti commerciali tra l'Italia e l'Oriente; ma necessariamente per qualche anno i risultati non potranno essere abbastanza rimuneratori. I coraggiosi si stancheranno, l'impresa sarà abbandonata, e noi ricadremo, come fummo finora, nell'inerzia e nella miseria.

Sappia il Governo venire a tempo in aiuto, sorregga col suo appoggio i primi tentativi, non tema di sobbarcarsi ad una qualche spesa, ed una volta avviata l'impresa, sia persuaso che non sarà più necessaria l'opera sua; l'attività privata spinta dalla molla onnipossente dell'interesse, basterà a sviluppare su larga scala il commercio orientale, e l'Italia riuscirà a prendere rispetto all'Oriente il posto che le spetta nel movimento commerciale del mondo.

È per queste considerazioni che noi abbiamo fatto e facciamo sincero plauso alla convenzione che fu tra il Governo e la Compagnia Rubattino conchiusa per il prolungamento sino alle Indie, della navigazione fra i porti del Mediterraneo e l'Egitto.

Già colla convenzione stipulata l' 11 giugno 1869, approvata dalla legge del 20 giugno 1871,

il Governo aveva previsto l'eventualità di tale prolungamento ed aveva stipulato la riserva di appositi accordi. Opportunamente codesti accordi furono concretati nella sumenzionata convenzione che porta la data del 12 ottobre 1871.

Con essa la Società Rubattino si obbliga a prolungare sino a Bombay uno dei quattro viaggi mensili della linea d'Egitto, con partenza e ritorno nei giorni che saranno fissati dal Governo.

Entro tre mesi dalla approvazione della convenzione, la Società Rubattino metterà in navigazione sulla linea dell'Egitto e delle Indie, oltre ai 5 bastimenti che già tiene, giusta l'articolo 2 della convenzione del 1869, un altro piroscafo di 1ª classe della portata non inferiore a 2000 tonnellate, e porrà, entro sei mesi, in costruzione sopra un cantiere italiano, un secondo piroscafo di eguale portata e della forza di 800 cavalli che dovrà entrare in navigazione entro due anni.

Potrà il Governo obbligare la Società, mediante nuovi accordi, ad aumentare il numero dei viaggi, prolungarli per altri scali dell'Indo-China, ed anche divergerne una parte verso Venezia ed altri porti adriatici.

La Società inoltre si obbliga di fare, sulla semplice richiesta del Governo, scalo in quel

porto del Mar Rosso chè al Governo stesso piacerà determinare.

In correspettivo di codesti impegni il Governo pagherà una sovvenzione annua di lire 700,000 e rimborserà inoltre alla Compagnia Rubattino la spesa del pedaggio pel transito del canale di Suez. Chi consideri che cosa sia una navigazione obbligatoria a periodi fissi, con scali determinati, non troverà certamente eccessivo il compenso che la Compagnia Rubattino ha ottenuto. La navigazione libera fa il comodo suo; quando manca il carico per una destinazione, essa carica e fa vela per un'altra; quando l'opportunità di sicuro guadagno non le si presenta, si arresta ed aspetta momento migliore. Così non avviene per una Compagnia di navigazione vincolata con una convenzione. All'ora stabilita, per così dire, essa deve salpare l'àncora; se manca il carico, camminerà in zavorra, ma il viaggio deve essere fatto, la linea dev'essere mantenuta.

Egli è evidente come una Compagnia vincolata da una convenzione si trovi in ben altra condizione che non una Compagnia di navigazione libera; ed il prèmio che il Governo accorda a quella non è in sostanza che una giusta indennità.

Ed intanto stabilire ed assicurare una regolare

linea di navigazione che, toccando alcuni punti delle coste del Mar Rosso, ponga in diretta comunicazione i principali porti italiani colle Indie, è un passo indispensabile per avviarci sulla via del nostro risorgimento commerciale marittimo. La sicurezza di trovare pronti e ben organizzati mezzi di comunicazione spingerà a poco a poco una gran parte delle merci che da ogni parte d' Europa vanno in Oriente, a venire, pei molti sbocchi ferroviari che già possediamo o fra non molto possederemo, a prendere imbarco sulle coste italiane, nei nostri porti, sui nostri battelli. L'impresa iniziata dalla Compagnia Rubattino ed ora, mercè la suricordata convenzione, aiutata dal Governo, troverà, spinti dall'abbondanza degli affari e dei guadagni, numerosi imitatori; a tal meta i capitali con fiducia si rivolgeranno, e con essi e mercè i primi buoni risultati, si aumenteranno, si miglioreranno, si faciliteranno i mezzi di comunicazione; da questi miglioramenti gli affari saranno ogni giorno più abbondantemente attratti sulla nostra via, la nostra marina mercantile prenderà quello sviluppo che deve avere, e le cifre del suo movimento, e con esse quelle che esprimono lo stato della prosperità economica del paese, finiranno con arrivare là dove la statistica ci mostra arrivate quelle dell'Inghilterra,

Però, se l'appoggio dal Governo accordato alla Compagnia Rubattino è, come dicemmo, un bel passo, non è certamente quanto basti perchè possa dirsi esaurito il còmpito del Governo nella grande impresa del nostro risorgimento commerciale.

I suggerimenti dati dal Congresso delle Camere di commercio, i principali dei quali più sopra riferimmo, la voce autorevole del Bixio in Senato, e d'ogni parte la stampa e la pubblica opinione hanno indicata al Governo la via da séguire, gli hanno mostrato che cosa per parte di esso si richiegga, affinchè la grande impresa con sicurezza possa avviarsi e rapidamente far cammino.

Coll'appoggio accordato alla Compagnia Rubattino e con quelli altri simili aiuti che verrà accordando, il Governo avvierà in parte almeno verso la sua soluzione la questione commerciale; questa però non potrà completamente risolversi finchè non sia risoluta ad un tempo la questione della marina.

È necessario che i nostri porti e per la loro situazione, e pel loro modo di essere sotto ogni rapporto, e per le norme legislative che li reggono, e pei provvedimenti amministrativi d'ogni giorno che li riguardano, vengano prontamente

ad essere ciò che sono i porti migliori delle nazioni più commerciali del mondo. È necessario che non vi sia portato della scienza e dell'esperienza atto a facilitare il movimento delle merci, che nei nostri porti non sia introdotto. È necessario che nei pubblici nostri ordinamenti, nei nostri codici, nelle nostre leggi, la marina mercantile e tutte le arti e tutti i fatti che la riguardano, godano quella sicura libertà, trovino quel giusto e facile appoggio dal quale solo è possibile sperare quel largo sviluppo di cui essi abbisognano per rispondere alle esigenze della nostra situazione. È necessario che alle imprese marittime siano i capitali largamente invitati ed eccitati.

È mercè codesti mezzi, che a noi non è ora qui possibile svolgere, ma nell'applicazione dei quali è facile il vedere qual larga parte spetti al Governo, è mercè codesti mezzi che l'Italia potrà in non lungo volgere d'anni arrivare a costituirsi sul mare quella florida condizione, che per la sua posizione geografica naturalmente le spetta, e mai avrebbe dovuto perdere.

VI.

SOMMARIO

Necessità di svolgere le nostre produzioni e di smerciarle in Oriente. — Come vi si possa riuscire. — Prodotti che potrebbero più specialmente alimentare l'esportazione. — Tentativi del Bixio. — Relazione del Console italiano di Bombay.

Ma se, migliorando le condizioni dei nostri porti, ponendoli al livello di quelli delle più prospere nazioni marittime del mondo, rendendo facile e poco costoso il movimento delle merci dalle ferrovie al mare, togliendo gl' incagli che o nella situazione materiale delle cose o nelle leggi o negli usi ancora si lamentano, noi potremo, mercè gli sbocchi ferroviari che già sono o presto saranno aperti attraverso le montagne che ci circondano, riuscire assai facilmente a costituire l' Italia l'anello di congiunzione nell'immenso commercio tra l'Europa e l'Oriente — non è questo soltanto il vantaggio, tuttochè già grandissimo, che dalla posizione nostra noi possiamo e dobbiamo aspettarci.

È d'uopo aprire anche alla produzioni nostre i vasti mercati dell'Oriente; è d'uopo che la rinvigorita nostra marina non abbia ad occuparsi esclusivamente a trasportare alle Indie, alla China, al Giappone i prodotti che gli altri paesi d'Europa verranno per maggior facilità di trasmissione accumulando in magazzini sulle nostre spiaggie; è d'uopo che anche la nostra attività industriale trovi nel rivolgimento commerciale che va a spiegarsi, nuovi sfoghi, nuove fonti di guadagni, nuovi elementi di prosperità pel paese. Che cosa si richiede perciò? — Null'altro che uno studio profondo della nostra industria, sia in sè stessa, e rispetto alle condizioni naturali del paese nostro, sia rispetto ai bisogni di quei paesi coi quali vogliamo stabilire novelli rapporti.

Conoscere quali sono i bisogni veri di quei paesi, vedere a quali di essi possiamo colle nostre industrie soddisfare, studiarci di adattare, per così dire, a quei bisogni i nostri prodotti, curando specialmente la bontà di questi e la tenuità relativa del loro prezzo; tali sono i mezzi generali indispensabili per aprire alle nostre industrie i mercati di quei paesi verso i quali la nostra situazione naturalmente ci spinge. E tali sono diffatti i mezzi che vediamo praticare dall'Inghilterra, la quale riuscì ad insinuarsi in ogni

più remoto angolo del mondo, spandendo ovunque i suoi prodotti e ricavandone lucrosissimi profitti.

Ma per produrre bene, a buon mercato, adattando ad un tempo le produzioni ai bisogni, ai gusti dei paesi nei quali si tratta di farle penetrare, bisogna anzitutto non pretendere di produrre ogni cosa, ricordarsi del *non omnia fert omne tellus*, e sopratutto limitarsi a quei soli articoli, che per le condizioni nostre meglio che ovunque possono presso di noi crearsi. Sono invero soltanto le produzioni indicate dalla natura delle cose, quelle che meglio possono riuscire.

Fortunatamente di produzioni, per natura stessa del nostro clima, della nostra terra, possibili, non è in Italia ristretto il numero. Basta volere, basta aver coraggio, basta non lasciarsi dominare da pregiudizi, basta abbandonare le teorie del *così si faceva*, basta non perdersi nella poesia e nel classicismo, e studiare invece seriamente le cose nostre, le nostre attitudini; basta saper con coraggio far nostre le novità che ogni giorno la scienza in ogni ramo dell'industria umana va suggerendo.

Tutto ciò non è sventuratamente quanto, salvo rare eccezioni, fu fatto finora presso di noi. Diamo

uno sguardo alle nostre produzioni; molte ne troveremo che prima d'ora, ed ora più che mai, potrebbero figurare per centinaia di milioni nella statistica dell'esportazione, eppure appena vi compariscono.

Prendiamo, ad esempio, il vino; v'ha forse produzione che meglio adatta possa dirsi alle condizioni agricole d'Italia? V'ha egli paese nel quale meglio che in Italia la vite possa prosperare e servire di materia ad attivissimo commercio? Eppure che cosa si esporta di vino dall'Italia? Per un valore tutto al più di 14 o 15 milioni; mentre la Spagna solo in Inghilterra ne manda per 50 e più milioni; e l'Inghilterra, che di vino non può dirsi produttrice, ma deve andare a raccoglierlo per tutta Europa, ha tuttavia sul vino fondato un attivissimo commercio, e Madras, e il Bengala, e Ceylan, e Hong-Hong, e la China, ed il Giappone, tutti sono da essa forniti di vino.

Solo la Sicilia presso di noi può dirsi avere, in fatto di vini, un po' di movimento verso l'estero. Sui 17 o 18 milioni di galloni di vino che importa l'Inghilterra, la Spagna vi entra per 7 od 8 milioni, e l'Italia per 4 o 5 cento mila lire, quasi esclusivamente esportati dalla Sicilia. Queste cifre sono più eloquenti di qualsiasi ragionamento; esse, mentre ci mostrano la meschi-

nità della nostra situazione quanto al commercio del vino, ce ne indicano anche la ragione. Perchè, sebbene con cifre assai limitate, la Sicilia primeggia su tutta Italia nel commercio estero del vino, anzi è quasi la sola parte d'Italia nella quale commercio estero di tale prodotto vi sia? Perchè è la sola parte dove può dirsi esistere, tuttochè su non grandissima scala finora, la vera industria della produzione del vino. In Sicilia infatti troviamo impiantati per la fabbricazione dei vini dei veri e grandiosi stabilimenti, nei quali vistosi capitali sono impiegati, dove ogni più minuto dettaglio, dal modo di potatura della vite sino alla scelta del legno ed al modo di formare le botti che devono esportare il vino, tutto è studiato, accudito e regolato con cura, con cognizione di causa, non seguendo le viete pratiche del passato, ma studiandosi di attrarre ciò che di meglio l'esperienza e la scienza del giorno sappia suggerire.

Ecco perchè dalla Sicilia una certa esportazione di vini si compie. Ora, noi domandiamo, perchè ciò che avviene in Sicilia, non potrebbe su più vasta scala avvenire in molte altre parti d'Italia? Perchè dal Genovesato, dal Piemonte, dalla Toscana, paesi tutti eminentemente adatti alla coltura della vite, non potrebbe farsi altrettanto? Perchè i battelli che dai porti di Genova,

di Livorno, di Napoli già si avviano, e più frequentemente, speriamo, in avvenire s'avvieranno ai porti dell'Oriente, non potrebbero fare grossi carichi di vini, aprendo così alla nostra industria agricola i più ampi mercati del mondo? Perchè dovremo lasciare all'Inghilterra, che di vino non è produttrice, il privilegio di somministrarlo alle Indie orientali, alla China, al Giappone, mentre abbiamo in mano nostra tutti gli elementi necessari, per produrre abbondante quantità di tal merce, e per la favorevole nostra situazione rispetto a quei paesi, meglio di chicchessia possiamo spedirlo?

Ciò che diciamo del vino può dirsi di ben altre produzioni.

Il riso non è desso un'altra produzione per la quale noi potremmo svolgere una larga esportazione? Anzi è il riso appunto che ci ha provato come con un po' di buona volontà anche da noi si possa arrivare a penetrare sui mercati stranieri.

Prima della guerra civile americana, il riso di America poteva dirsi avere invaso tutti i mercati del mondo; il nostro appena qualche rara volta oltrepassava i confini d'Italia. « I tentativi fatti più volte, è il Bixio che ciò narra nella famosa sua interpellanza al Senato, non avevano

dato verun buon risultato; venuta a cessare la esportazione dalle Caroline, i nostri industriali studiando il modo di diffondere questo cereale, s'accorsero che bisognava presentarlo sul mercato come lo portavano gli Stati Uniti, e da quel momento, stabiliti i mezzi industriali, per altro molto modesti, per condizionarlo a seconda del gusto più generale, siamo andati diffondendolo in tutti i mercati con cui abbiamo relazione. »

Anche le frutta d'ogni specie che deliziosissime noi possiamo produrre, perchè non potranno somministrare spesso importanti parti di carico alle nostre navi dirette all'Oriente? Attualmente per frutte secche e fresche noi non arriviamo ad esportare in ogni parte più che per 48 milioni di lire in valore. Ebbene, la Spagna ne esporta nella sola Inghilterra per 25 milioni.

« Dalle cifre statistiche del *Board of Trade*, citeremo qui ancora l'autorevole parola del Bixio, si vede che in media da qualche anno, l'esportazione dall'Inghilterra alle Indie supera sempre le 300 mila lire sterline; vero è che sono frutte secche e noi oggi non produciamo ancora in modo da smerciare sui mercati inglesi in quantità considerevoli, ma abbiamo a portata nostra, meglio che l'Inghilterra, e le Isole Jonie e Smirne e la Grecia. Del resto, la Sicilia per i mandorli,

la Pantelleria ed il gruppo delle Lipari e le Calabrie possono, se vogliono, occuparsi di questa industria ed aprirsi il passo ai mercati orientali. Quanto poi ai frutti freschi, le Calabrie, volèndo, possono preparare delle frutta d'ogni specie, e con qualche cura particolare queste possono essere trasportate in Alessandria, a Suez, in Aden ed a Bombay; ed essere spedite colla ferrovia a Calcutta, a Madras. Dalla Sicilia si mandano e si mandavano da molto tempo gli aranci ed i limoni a Pietroburgo, come a Nuova York, con bastimenti a vela, e si potranno benissimo dunque mandare da Reggio e questi e le pesche ed altro in Suez, Aden, Bombay con i vapori, che ci metteranno molto minor tempo. »

Anche i formaggi, anche i butirri, nella produzione dei quali talune provincie italiane sono talmente eccellenti da non avere d'altro bisogno che d'essere conosciute per avere assicurato un assai più largo smercio di quello che hanno, anche i formaggi, anche i butirri, diciamo, potrebbero formare oggetto del nostro commercio orientale.

« I formaggi ed i butirri, scrive il Beccari nella sua opera sul commercio chinese, potrebbero offrire un'esportazione lucrosissima, sfruttata adesso dall'Inghilterra e dall'Olanda. I primi non

hanno d'uopo che di essere diligentemente ricoperti da una carta metallica, ed i secondi di essere salati e quindi riposti in caratelli doppi, avendo nello spazio intermedio e per ogni verso uno strato di salnitro grezzo. Di tal guisa il burro può lungamente conservarsi e reggere al clima più caldo. »

La stessa facilità d'esportazione può notarsi per i lardi, pei prosciutti, pei salami, la produzione dei quali è in molte parti d'Italia fiorentissima. Nel solo Bengala l'Inghilterra manda annualmente per oltre 50 mila lire sterline di lardi. Gli Stati-Uniti esportano in Inghilterra per oltre 25 milioni di franchi in prosciutti. Perchè le produzioni suine del Bolognese, del Genovesato e di molte altre nostre provincie, non potrebbero fornire materia di utile esportazione nel commercio nostro coll'Oriente?

E che dire poi dell'olio, che forma al pari del vino, od almeno potrebbe formare una delle principalissime ed assai importanti nostre produzioni?

E lo zolfo, del quale noi abbiamo nelle province meridionali del continente e nella Sicilia abbondanti miniere che solo aspettano una mano più attiva che ne metta sui mercati il ricercatissimo prodotto?

E i marmi lavorati, e le ardesie e tele pire da selciato e da intaglio?

È forse necessario estendersi ancora ad ulteriore enumerazione? Non bastano forse questi cenni per mostrare che non mancano per la nostra marina gli abbondanti carichi di produzione nazionale; non mancano anche all'Italia i prodotti, che utilmente potrebbero spingersi sui mercati dell'Oriente? E non abbiamo fatto cenno che delle produzioni che più direttamente derivano dall'industria agricola; ben altre potrebbero aggiungersi in questo argomento, ove ad altri rami di produzione rivolgessimo lo sguardo.

Certo però è che per attivare siffatto commercio è d'uopo di non poca energia, non poco coraggio; bisogna non lasciarsi spaventare dagli ostacoli, tentare e ritentare coll'energia e colla costanza della fiducia, e la riuscita non può far difetto.

Non vediamo noi forse che già fin d'ora più d'un prodotto italiano si va smerciando nell'estremo Oriente; ma sotto nome ed a profitto di commercianti stranieri?

Ecco che cosa scrive a questo proposito il Beccari che già citammo:

« Un'altra manifattura tutta nostra si smercia nell'estremo Oriente a prezzi vantaggiossimi e

questa è la pasta di grano, come maccheroni, vermicelli, piccole paste, ecc. Attualmente non vi è colà uno scalo per quanto meschino, ove non trovisi detto articolo; ma se si stabilisce qualche indagine, si giunge a conoscere, come i negozianti di Marsiglia vengono in Italia a comprare detto genere all' ingrosso, quindi ne fanno tanti piccoli pacchi di forse una libbra l'uno, li chiudono in iscatolette di latta, ermeticamente chiuse e queste smerciano per esempio a Shanghai, per circa un dollaro l'una.

« Così pure gli olii fini d' oliva e gli aceti vi giungono tutti per la via di Marsiglia a prezzi favolosi. »

Certamente se ci lasciamo torre di mano in tal modo le stesse produzioni nostre, sarà difficile l'avviare coll'Oriente, od altrove, un qualche commercio italiano. È a sperarsi però, che ciò che fu pel passato a poco a poco cesserà di essere in avvenire.

Del resto la possibilità, anzi la facilità per l'Italia di radicare coll'Oriente ampi e solidi rapporti commerciali, è cosa che tutti sentono, che da ogni parte si proclama. È solo necessario che sorgano gli animosi, che alla grandissima impresa anima e corpo, per così dire, si dedichino.

L'on. Bixio è tra costoro; e la coraggiosa sua iniziativa merita senza dubbio i più larghi encomii da chiunque s'interessi alla futura prosperità della patria nostra. Nel nobile suo ardore pel commercio orientale, il Bixio non ha potuto aspettare che fosse compiuta la grossa nave colla quale ha divisato intraprendere tale commercio; egli, come è noto, ha, giorni sono, annunziato ai commercianti italiani che quanto prima s'avvierebbe in Oriente su un battello della Compagnia Rubattino, portando seco quanti più campioni di merci e produzioni nazionali gli venissero somministrati, onde tentare di farle conoscere a quei paesi ed aprir loro la via su quei mercati.

È un generoso tentativo, della riuscita del quale però noi grandemente dubitiamo. Non è con una rapida corsa fatta con un carico delle merci le più svariate, e per la maggior parte affatto sconosciute finora, che può sperarsi di radicare in quei paesi rapporti commerciali di qualche importanza. Ci vogliono sul sito solide e ben costituite case commerciali, che le produzioni italiane ricevano e nel tempo, nei luoghi, nei modi opportuni facciano conoscere, accreditino, e diano ai produttori nazionali il necessario indirizzo allo scopo di secondare i gusti, i bisogni di quei paesi. Questo ci vuole; questo

suggeriscono le persone cui l'esperienza ha ammaestrate.

Ecco che cosa scrive a questo riguardo il console di Bombay in una delle importanti sue relazioni:

« Sebbene nelle relazioni fra l'Italia e queste contrade sia tutto nuovo, tutto a crearsi, e la popolazione inglese delle Indie, che forma la maggioranza europea, sia a torto o a ragione tenacemente attaccata a certe tradizioni più che abitudini, e dirò anche a certe etichette specialmente negli articoli di prima consumazione, tuttavia non mancano, come dissi, all'Italia articoli da potersi vantaggiosamente porre in commercio in questi vasti possessi inglesi, semprechè vi abbia una casa commerciale italiana che si prenda cura di smerciarli se noti, introdurli e farli accettare se nuovi, escludendo rigorosamente l'invio o il rilascio in commissione, essendomi accertato che quanto s'invia quà in commissione dall'Italia (per ragioni che sarebbe inutile di qui ripetere) è tutto perduto per il proprietario con grandissimo discredito dei nostri articoli.

« È questo un punto sul quale non si potrebbe insistere mai abbastanza, e che bisognerebbe far conoscere ai nostri nazionali, ed è questo sistema appunto che ha fatto credere ad alcuni, che ne

fecero la prova, che noi italiani non possiamo fare affari con questa piazza, nè far concorrenza in molti articoli alle altre nazioni; per la qual cosa ripeto essere indispensabile che si stabilisca qua almeno una casa italiana. Senza di ciò non si faranno mai affari serii e lucrosi, nè si potrà svolgere un gran commercio d'importazione, e troncare al principio certi mali nocevolissimi al commercio nostro, che i primi tentativi fatti senza conoscenza della piazza hanno già fatto nascere, appunto per il sistema d'inviare gli articoli nostrali in commissione e riporsi nelle mani delle case estere naturalmente non disposte a svolgere e curare gl'interessi italiani a danno dei loro. »

E parlando poi dei prodotti che dall' Italia verso quelle regioni potrebbero utilmente esportarsi, ecco che cosa scrive quel funzionario, con l'autorità del quale vogliamo suffragare quanto intorno a siffatto argomento siamo venuti fin qui accennando:

« Fra i prodotti naturali importabili che ora ho presenti, vi sono i marmi greggi, le lastre ed anche gli agrumi, le frutta secche, le frutta d'inverno, il ghiaccio.

« Quest'ultimo articolo, che viene qua dall'America del Nord, e del quale vi è una grande

consumazione, potrebbe essere impiegato utilmente per zavorra a complemento di carico dei nostri legni a vela che venissero a cercare noli a Bombay.

« I bastimenti a vela che dagli Stati Uniti vengono quà in cerca di noli per il trasporto dei cotoni in Inghilterra o altrove, giungono quà carichi di ghiaccio e di frutta d'inverno.

« Ignoro adesso se il ghiaccio possa costituire un ramo speciale di commercio in Bombay, ma lo suppongo.

« Riattivata la ghiacciaia presso Susa, p. e., e con breve tronco di strada ferrata riunito alla ferrovia Susa-Genova, dovrebbe aversi questo articolo a tenue prezzo sul luogo d'imbarco, e si dovrebbe trovare la convenienza di esportarlo a Bombay, ove in certe epoche dell'anno non mancano mai noli per tutta l'Europa.

« L'attuazione di quella ghiacciaia (della quale ora mi sfugge il nome) sarebbe anche una nuova industria e darebbe lavoro a molte braccia per due generazioni almeno.

« I prodotti manufatti importabili, salvo omissione, sono i seguenti:

« Olio d'oliva, prima qualità — Olio d'oliva raffinato — Farine per panificazione — Frutta conservate (Napoli) — Confetturerie — Frutta

candite (Piemonte) — Conserve di frutta — Paste — Acciughe — Tonno sott'olio — Formaggi — Conserve alimentarie — Vermouth di Torino — Vini di Piemonte, Toscana, Napoli — Sete liscie — Rasi leggieri — Damaschi per mobili — Velluti — Mezzi panni (Biella) — Mezze cascimirre — Tessuti in cotone — Tessuti in filo — Conterie di Venezia — Lampade di vetro (Venezia) — Mobili in ferro (Genova) — Mobili in ferro vuoto (Milano) — Mobili di lusso (mogogon) — Sedie di Chiavari — Coltellerie di Campobasso — Marmi per mobili — Marmi per lapide — Marmette — Mattoni in terra cotta — Mattoni detti *ambrogette* (Napoli).

« Sebbene i nostri produttori di vini, anzichè trovarsi d'accordo a stabilire dei tipi certi (condizione indispensabile per poterli offrire al gran commercio estero), abbiano invece preferito di fare tanti tipi quanti sono i produttori, tuttavia nelle provincie suaccennate vi sono, anche nello stato attuale, alcune qualità che troverebbero sicura accettazione e smercio, sempre però alla condizione che non fossero inviati nè lasciati in commissione a case estere. »

Il console parla specialmente del tratto di paese che costituisce il suo distretto; ma le sue pratiche osservazioni possono facilmente estendersi a tutto l'Oriente.

E del resto chi può fin d'ora stabilire quali e quante merci italiane potrebbero su quelle piazze trovare sfogo, una volta che, ad esse avviate, si sapesse suscitarne il gusto negli abitanti, crearne l'abitudine? Tutto sta nel fare i primi passi, nel vincere i primi ostacoli, nel non lasciarsi abbattere dalle prime difficoltà; poi a poco a poco si forma nel paese l'abitudine, s'ingenera il bisogno; e quella merce che dapprima comparve sul mercato come novità appena osservata e punto ricercata, finisce con diventare d'uso comune, somministrando occasione di amplissimo smercio. Quando la prima volta fu portata in Europa la foglia del tabacco, chi ne avrebbe saputo prevedere la meravigliosa fortuna? Eppure a poco a poco l'abitudine, tuttochè strana, si formò, ingigantì, divenne necessità, ed ora su quella foglia, introdotta, più che per altro, come curiosità esotica, si fonda buona parte dei prodotti erariali di tutti gli Stati di Europa. Il petrolio non era forse, or son pochi anni, da noi sconosciuto? Ed ora di quale traffico immenso non è desso l'oggetto? E così dicasi di qualsiasi altra merce. È questione di crearne l'abitudine, facendo conoscere la merce; suscitata un po' l'abitudine, è trovato il mercato.

Ma perchè ciò possa farsi, è mestieri anzitutto

che comunicazioni facili, rapide e sicure tra quei paesi e l'Italia sieno stabilite. E qui citeremo ancora la relazione alla quale abbiamo più sopra largamente attinto. Il console di Bombay non crede che per ora possano determinarsi delle cifre rispetto al commercio tra l'Italia e quel paese, ma ha speranza nell'avvenire.

« Per convincersi, egli scrive, che nell'attualità non si può stabilire alcuna cifra, in quanto il traffico non è ancora cominciato, bisogna aver presente che le comunicazioni dirette e quindi il commercio diretto fra l'Italia e Bombay non cominciarono che dopo l'apertura del canale di Suez, quando il vapore — l'*Africa* — della Compagnia Rubattino, dopo aver toccato terra nel Mar Rosso, si spinse fino a Bombay (aprile 1870).

« Se, come è desiderabile, quella Compagnia stabilirà sul serio, con noli equi e proporzionati, delle comunicazioni dirette e regolari sulle quali il commercio possa con sicurezza contare, noi vedremo tosto svolgersi il commercio diretto con questo paese (almeno per quanto attiene all'importazione in Italia), giacchè le comunicazioni dirette sono il primo e più indispensabile elemento per svolgere i commerci. »

VII.

SOMMARIO

Non è possibile l'importazione se non precede l'esportazione. — In qual modo si può assicurare il carico del ritorno. — L'Egitto, i suoi porti, i suoi prodotti. — Bacino del Mar Rosso. — L'Arabia. — La Nubia. — L'Abbissinia. — Il golfo Persico. — Suoi porti. — Le Indie. — Bombay e Calcutta. — Le isole della Sonda. — La China. — Il Giappone. — Conclusione.

Parlammo dell'esportazione dall'Italia; e questa è la parte più difficile, più discutibile e la prima alla quale bisogna pensare. Imperciocchè finchè i nostri bastimenti non hanno nei porti italiani carichi importanti da fare, finchè per arrivare ai ricchi paesi dell'Oriente dovranno andarvi in zavorra, non sarà davvero mai possibile lo stabilire con quei paesi un qualsiasi commercio. E poi per importare in Italia le merci della China, dell'India, del Giappone, quando pure colà si sia arrivati colle navi pronte a far vela, ci occorrono altre merci da cedere in cambio. Non è possibile l'importazione se non precede l'esportazione. E ben disse, se la memoria non

ci inganna, il Torelli, quando osservava che i benefizi maggiori del canale di Suez saranno per quella nazione che avrà tante merci da vendere in Oriente quante bastino a comprare quelle del medesimo, ossia che avrà tanti prodotti del suolo e delle sue industrie da caricarne i proprii bastimenti, procacciando così il vantaggio dell'andata e del ritorno che costituisce il vero guadagno della navigazione.

Provveduto il carico dell'andata, fatti sicuri che le nostre industrie siano in grado di somministrare ai batelli italiani veleggianti per l'Oriente sufficiente quantità di merci in quei paesi con facilità smerciabili, l'impresa può dirsi compiuta; chè non è in quei paesi che possa temersi mancante il carico del ritorno. Basta ricordare per un istante di quali paesi si tratti.

I due porti principali del commercio dell'Egitto sono Alessandria e Suez.

I generi di esportazione dall'Egitto consistono in grano, biade, caffè, datteri, cotone, gusci di tartaruga, legumi secchi, lino, gomme, incenso, madreperla, pelli, penne di struzzo, droghe e salnitro.

La civiltà degli egiziani sotto l'illuminato ed abile governo di Ismail-bey va, lentamente se vuolsi, ma pur sempre estendendosi. Se non

sorgeranno eventi interni od esterni a turbarne l'andamento, la supremazia egiziana farà a poco a poco retrocedere le tribù selvaggie che occupano la parte superiore dell'Egitto. Allora non solo nuovi mercati saranno aperti alle merci europee, ma quelle vaste e fertili regioni presenteranno all' esportazione nuove merci, e specialmente, come da molti si crede, copiosi minerali.

Sboccando dal Canale a Suez, si trova il bacino del Mar Rosso che si estende per 17 gradi, con una larghezza che varia fra i 50 ed i 300 chilometri. Da una parte si ha l'Arabia, dall'altra la Nubia, l'Abissinia, ed altre regioni.

L'Arabia, sulle coste della quale si trovano i porti più importanti del Mar Rosso, ebbe in altri tempi una civiltà abbastanza avanzata; le sue arti e le sue industrie furono abbastanza sviluppate. Ora ogni traccia di civiltà, è, può dirsi, scomparsa; tutto ciò che produce è dovuto piuttosto alla natura, che all'industria de' suoi abitanti. Vi si trovano in quantità discrete i banani, la cascia, le palme, i cocchi, il balsamo, la mirra, l'incenso, ed il caffè che piglia il nome dalla città di Moka; nè vi manca il commercio delle lane, di peli di cammelli e di capra, di olio di sesamo, di manteca e di zibibbo. I suoi porti di mare degni di menzione, sono Gedda, Jambo, Loheia e Hodeida, Moka ed Aden.

Sulle coste dell'Affrica vi ha il porto di Kosseir, non molto considerevole, a dir vero, per il traffico, essendo esso limitato alle cere, alle tartarughe, ai tappeti, e ad altre cose di poca importanza.

Di maggiore entità sono i commerci dell'Abissinia, che ha sul Mar Rosso i porti di Berberah, Sovvahen, Tagerre, Zeilach, e qualche altro. Il muschio, l'avorio, il caffè, le pelli, la gomma, la mira, la cera, il miele, le penne di struzzo, e la polvere d'oro, sono gli articoli che alimentano il suo commercio di esportazione.

Il mercato di Berberah, dove si tiene una fiera che dura dall'ottobre a tutto marzo, è il più importante dell'Abissinia, ed a prezzi discreti vi si può comprare la maggior parte dei generi che menzionammo. In Massouah vi è lo smercio dei prodotti del paese dei Gallas, e forse più che altrove in maggior quantità la polvere d'oro.

Sulle coste del mar Rosso si può eziandio trovare del legno da costruzione, che non teme i confronti di quello delle Indie.

Al di là dell'Arabia stà la Persia. Le sue coste misurano parecchie migliaia di chilometri. Il commercio di esportazione è esteso. I porti più frequentati da navigli stranieri sono Bunder-Abbas, Linga e Busir. All'interno, poste sull'Eu-

frate, sul Tigri, sul Chat-el-Arab, stanno importanti piazze commerciali: Mohamerah, Bassora, Bagdad ecc., ecc. I suoi fiumi sono coperti di navi d'ogni portata. Un viaggiatore francese, il sig. Sicard, che fece un viaggio in quelle regioni per studiare le risorse che presentano, trovò sul Tigri più di 850 navigli, e più di 1000 sull'Eufrate. L'esportazione della Persia è calcolata a meglio di 370[m. tonnellate annue. La città di Lar, situata sulla costa settentrionale del golfo Persico, esporta essa sola per 4 o 5 milioni del rinomato tabacco chiamato Tombeki, che è la delizia degli Orientali.

Spingendosi verso la costa orientale dell'Africa, si trova il porto di Zanzibar, dove hanno un commercio attivissimo le città anseatiche, la Francia e l'Inghilterra. La esportazione è alimentata specialmente dalla gomma di coppau, dai cuoi, dalle noci di cocco, dai garofani, dal filo di rame.

Oltrepassato il mar Rosso, il golfo d'Aden, e lasciando a sinistra il golfo Persico, si entra nel mare delle Indie. Dapprima il grande golfo d'Oman, poi, avvicinandosi alle coste, quello di Cambray, e la importante città di Bombay, con un milione d'abitanti. Svoltando il capo Comorin, l'isola di Ceylan, coi suoi preziosi coloniali e

colle sue drogherie d'ogni specie; quindi il golfo di Bengala, dove sbocca il Gange e siede regina la città di Calcutta.

Bombay e Calcutta, per tacere di Mandras e di altri paesi di secondaria importanza, sono i due emporii del commercio dell'impero Anglo-Indiano, e servono agli scambi di una popolazione di oltre 200 milioni d'abitanti.

Se finora il primato dei traffichi fu tenuto da Calcutta, passerà in avvenire a Bombay, siccome quella che, coll'apertura del canale di Suez, è più vicina all'Europa. Il commercio delle Indie Inglesi nessuno ignora quanto sia colossale; le cifre che riportammo bastano a darne un' idea. Per non ritornare su quanto già dicemmo, aggiungeremo solamente che le derrate che si esportano consistono specialmente nel cotone, nell'oppio, nella seta, nell'indaco, nel caffè, nel riso, nelle lane, nei semi oleosi, ecc., ecc.

Continuando la via, si incontrano le isole della Sonda, con Malacca, Sumatra, Borneo, Giava, Sumbava, Madura e Batavia, la perla dell'oriente, coi ricchissimi loro prodotti di caffè, zuccaro, thé, tabacco, cannella ed ogni sorta di spezierie. Nè manca il cotone.

Al di là di Malacca si entra nel mare della China, e proseguendo, lasciando a diritta le Fi-

lippine, si trova il Giappone, forse l'impero il più fertile ed il più ricco del mondo in prodotti agricoli.

La China, paese immenso, ha, colle sue dipendenze, un'estensione superficiale di quaranta volte quella dell'Italia, ed una popolazione di 530 milioni d'abitanti e più.

Il suo porto principale, Canton, ha un milione di abitanti; poi vengono Shangai ed Hong-Kong che è in mano degli inglesi.

Le principali derrate che alimentano l'esportazione sono il thé, le sete, la cannella, l'anice, il rabarbaro, nanchino, canfora, ecc.

Il Giappone è un paese essenzialmente agricolo. Per la sua posizione e conformazione geografica, esso ha tutte le gradazioni dei climi, dalla rigidezza del nord ai calori del tropico. Yeso, nella parte nordica, ha le nevi perpetue, gli alberi resinosi, la pescheria dei salmoni; sulle rive settentrionali del Nipon, si ha un clima temperato, poco dissimile da quello dell'Italia, colla coltivazione della vite, del grano, del riso, del gelso, con vaste ed estese foreste, dove tra le altre piante spesseggia la canfora.

Nell' interno si trovano piantagioni di thé, di cotone e di tabacco. Nelle isole di Kiusù e di Liotchiù gli aranci, gli agrumi, la canna da zuc-

caro. Dovunque insomma una produzione ricca e prodigiosa, non esclusi i minerali, l'oro, l'argento, il rame ed il carbon fossile.

Il commercio d'esportazione del seme serico, ha preso in questi ultimi anni uno sviluppo considerevole. La sola Italia ne esporta anno per anno dai 15 ai 20 milioni di lire.

E qui a queste poche e disadorne considerazioni poniamo fine, non d'altro solleciti che di tenere viva una questione dalla cui soluzione dipende il nostro avvenire economico.

L'Oriente colle sue immense ricchezze, colle sue ricercate produzioni ci fu aperto col canale di Suez; approfittiamo nella buona fortuna. Guai a noi se continueremo a starcene neghittosi colle mani alla cintola, se continueremo a discutere mentre altri agisce.

Le nazioni sono potenti in quanto siano prospere, e la prosperità da questo solo dipende, dallo svolgimento di tutte le attività.

Le lotte politiche giova sperare, siano finite per l'Italia; ma un'altra lotta, più difficile e più lunga e non meno gloriosa, e dal cui esito dipende il consolidamento della nostra unità e delle nostre

istituzioni, deve incominciare per noi; è la lotta economica, alla quale tutti, agricoltori, industriali, commercianti, armatori, banchieri, professionisti, dobbiamo pigliar parte; lotta di tutte le ore e di tutti i giorni, e nella quale dobbiamo impegnare tutti i nostri mezzi e tutte le nostre forze.

Laboremus: questa parola che Settimio Severo pronunciava, come un ultimo ricordo, sul suo letto di morte, sia il motto da inscriversi sulla nostra bandiera.